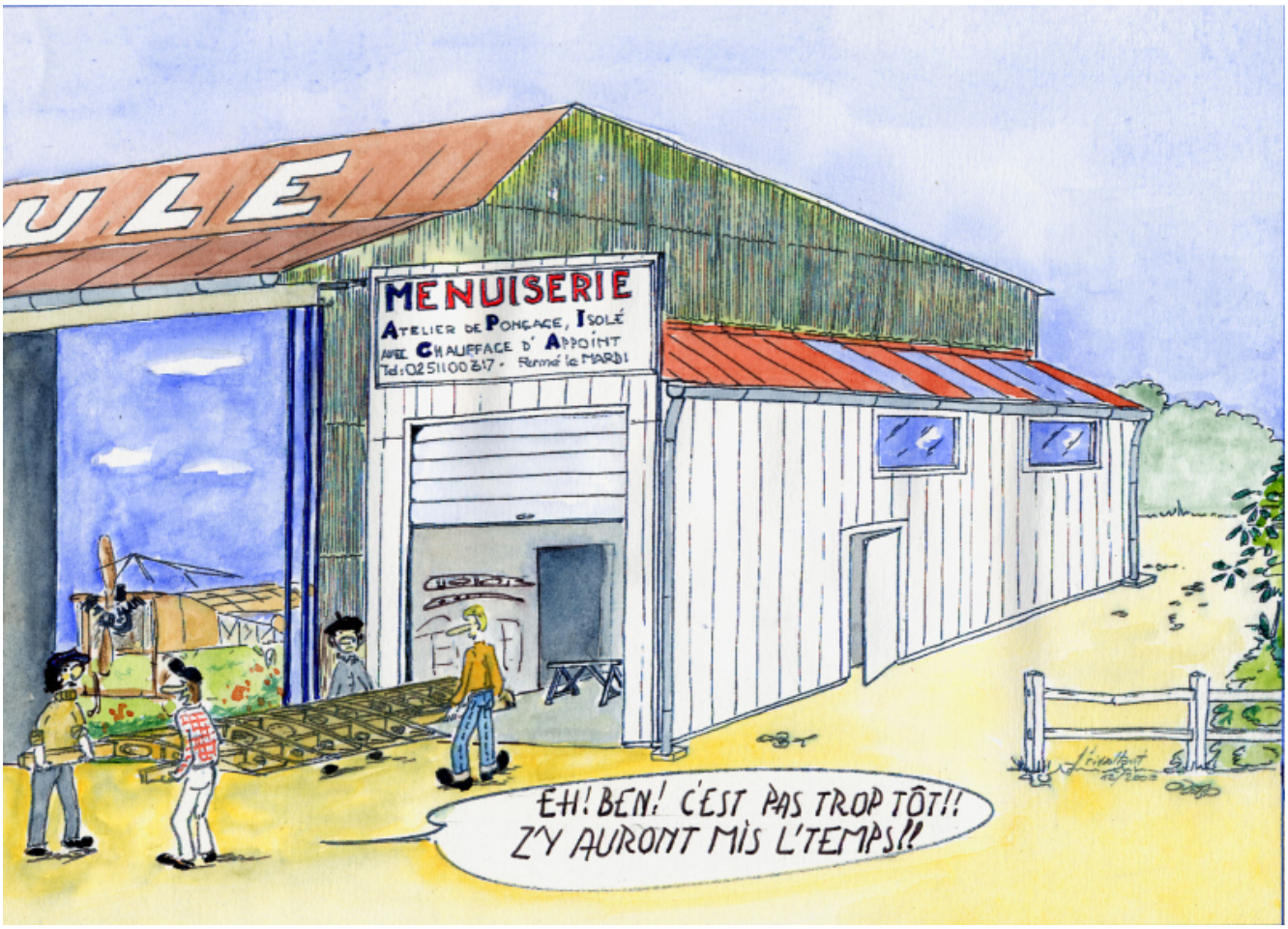
Janvier 2009

Bulletin du MAPIC

Musée Aéronautique de la Presqu'île Côte d'Amour

Bonne et heureuse année 2009



Musée Aéronautique Presqu'île Côte d'Amour Aérodrome de La Baule escoublac 44500 La Baule Tél:02.51.75.10.43

MAPICA
Musée Aéronautique Presqu'île Côte d'Amour
Aérodrome de La baule 44500 LA BAULE
Président : Loic Debatisse
Vice-Président Terry Froggatt
Trésorier : Raymond Delaunay
Secrétaire : Patrick Perrin

Sommaire

Page 1 : Dessin de Jacques Rivalant

Page 2 : Editorial du Président

Page 3 : Nouvel Hangar

Page 4 : Restauration du Yale

Page 5 : Le North American Yale

Page 6 : Suite - Repas de Noël

Page 7 : Où en sont nos avions

Page 8 : Suite

Page 9 : Le Morane "Un Jour" ?

Page 10 : Nécrologie

Retrouvez nous sur le site Internet du MAPICA et télécharger les anciens numéros du "Bulletin du Mapica" http://www.mapica.org

Chers amis,

L'année 2008 se termine et en ce qui nous concerne, et sans méconnaître notre environnement, nous avons des raisons de nous montrer satisfait de notre action.

Les restaurations progressent régulièrement :

-Le Morane Saulnier a réussi ses essais de roulage. Les dernières mises aux points semblent toujours plus difficiles à obtenir. Nous avons l'impression de ne pouvoir atteindre ce fonctionnement optimal de tous les systèmes qui autorisera le pilote a s'élancer pour le premier envol. Pour l'instant, nous patienterons jusqu'au printemps en raison de la météo.

-Le D112 attend la livraison d'une pièce spécifique et indispensable. A son tour il rejoindra son élément naturel.

-Le Blériot XI une fois la menuiserie achevée, attendra son entoilage qui ne manquera pas d'être posé lorsque l'atelier dédié sera terminé.

- A ce propos l'équipe chargée de cette tache fait preuve de beaucoup de ténacité malgré le froid la pluie. Le bardage est en place, le vitrage est en cours de réalisation, la pose de l'isolation débute. Nous voyons le terme de ce chantier et déjà le plan de charge de ce nouvel atelier se développe.

Quelques autres projets se profilent pour 2009.

- Le YALE à reconstruire en collaboration avec l'Association JMS de St Nazaire.

- Le SIPA 901 qui pourrait faire l'objet d'une aide extérieure si le dossier déposé auprès de la Fondation du Patrimoine abouti.

-Le NORECRIN attend son équipe bien sagement dans sa caisse au fond du hangar. Mais déjà son moteur est en vérification et stockage de sécurité.

Nous avons donc toutes les raisons d'aller de l'avant. Une réflexion est entamée pour optimiser nos installations.

Les élus se sont déplacés à Angers Marcé où ils ont pu voir et apprécier le Musée Régional de l'Air qui est une référence dans le domaine de la protection du Patrimoine Aéronautique. Nous pourrons nous en inspirer sans pour autant prétendre réaliser un projet de la même envergure.

Nous travaillons à la rédaction d'un cahier des charges et aux premières esquisses sur la planche à dessin. Ce travail préparatoire sera soumis pour évaluation aux responsables qui déciderons d'un projet final.

Nous n'en sommes pas encore là.

Cependant un objectif doit être atteint :

- en 2009 l'équipe doit franchir encore un cap (rigueur administrative) imposé par le GSAC et la DGAC, Cette équioe est composée des anciens, les « historiques », et les nouveaux bénévoles qui apportent leur dynamisme. Ils présenteront un travail impeccable, comme toujours, pour le plus grand plaisir de nos visiteurs.

Je vous souhaite d'excellentes fêtes et vous présente mes voeux pour cette nouvelle année.

Le Président Loic Debatisse

Le nouvel Hangar Atelier

Durant toute l'année 2008, l'équipe PIPER J3 a cru que le hangar était un long, très, très long tunnel. Aujourd'hui, **André et Jacques commencent à apercevoir une petite lueur et, bizarrement, plus le hangar se clôt** , plus la clarté augmente. L'équipe du Jodel D112 les a rejoint (Christian et Jean-Raymond) et s'est concentrée sur la façade nord qui est maintenant terminée. Bien que le toit soit en pente le fronton de façade est rectangulaire afin de s'harmoniser avec le hangar principal (cf permis de construire).

Guy et Jean-François ont, entre autre, réalisé, au ciment, l'étanchéité à la base du bardage.

Mi-décembre, **opération délicate : la mise en place des vitrages avec pare-closes** ajustées par Pierre sur les deux fenêtres ouest. Si l'opération se déroule comme prévue, le volume sera clos pour Noël.

Il n'a pas été envisagé de cheminée. En effet, le Père Noël est déjà passé : il a livré un bouclier/cloison pare-feu et deux demi-capots pour le PIPER J3 !!

Même si ce n'est pas encore l'heure du bilan, il n'est pas inutile de rappeler que **ce hangar est entièrement (ou presque) réalisé avec des matériaux démontés sur des ateliers et autres bâtiments destinés à la démolition** : poutrelles métalliques, tôles de bardage etc? Seules les tôles du toit et la visserie sont neuves ! Bien sûr la main-d'oeuvre aussi est issue du recyclage !!!

Est-ce le résultat d'un calcul savant ou le hasard : le stock de tôles destinées au revêtement extérieur a été utilisé entièrement. Il a fallu jongler un peu mais il n'en a manqué aucune, et il n'en reste plus non plus !

L'atelier terminé aura une surface d'environ 72 m2 avec une hauteur moyenne de 4,50 m, un portail type volet roulant métallique de 3,10 m de largeur, une porte de communication avec le hangar principal ainsi qu'une issue de secours vers l'extérieur.

Dernière étape, l'aménagement intérieur est commencé. La pose des parois internes et l'isolation thermique devraient apporter des conditions climatiques (température, hygrométrie) permettant les travaux délicats : menuiserie, collage, entoilage etc et ce, quelle que soit la saison.

Il n'est quand même pas si loin le temps où Terry, Jean-Claude et quelques autres tronçonnaient, décapaient ou soudaient la charpente métallique pendant que Loïc et Raymond coulaient la chape béton !

« Dis donc, Jean-Pierre, toute l'équipe du MAPICA (y compris ceux dont les noms n'ont pas été cités) se sera mobilisée pour que tes premiers coups de crayon deviennent réalité , **et si tu nous en dessinait un autre, de hangar, mais plus grand ?** »

Jacques Rivallant

A propos de la restauration du "YALE"

Le 28 Août 2008, le NORTH AMERICAN NA 64 YALE est arrivé à St-Nazaire et pris immédiatement en charge par nos Amis de l'Association J.M.S.

Propriété de Monsieur Gonzague GAUDET, cette restauration est réalisée par nos deux associations, J.M.S. possède l'expérience et le savoir faire pour ce qui est des aéronefs métalliques. Sa participation à la restauration consiste à contrôler la tôlerie, y apporter les réparations nécessaires enfin d'appliquer le traitement anti- corrosion.

Un peu d'histoire : en 1939 l'État Français est obligé de reconnaître deux choses ; la guerre est inévitable, notre industrie aéronautique ne peut fournir le nombre suffisant d'avions dont son Armée à besoin. Pour cela, la France achète aux USA plusieurs types d'aéronefs dont le NA 64.

Ces machines arrivent par bateau au port de St-Nazaire, pris en charge par la Sté Loire Aviation ils sont convoyés par la route jusqu'à Escoublac où ils sont assemblés, mis en ordre de vol puis livrés aux escadrilles.
L'avance des troupes allemandes mettra fin à ces livraisons.

Le MAPICA, en tant qu'UEA, seul responsable de la mission fera l'assemblage final et toute la partie administrative. La charge financière est assurée par le propriétaire.

Le but est de remettre cette machine en vol, mais il est évident que si en cours de restauration le mauvais état d'une pièce majeure était découvert l'avion serait uniquement exposé en statique.

A la fin des travaux , en vol ou en statique, le NA 64 restera basé à La Baule Escoublac.

Les USA livreront au CANADA (RCAF) le reste de la commande française.

Le Yale restauré par nos deux associations provient de la dotation canadienne, les NA 64 français ont tous été détruits.
Ce Yale est l'occasion inespérée de permettre de sauver un avion qui a marqué l'histoire aéronautique de la Région mais également de réunir deux associations qui travaillent à sauver ce patrimoine à l'endroit même où 70 ans plutôt tout avait commencé.

Le NORTH AMERICAN YALE

Sur cette photo, un **Yale de North American** se reflète dans l'eau de neige fondue au camp Borden (un Airspeed Oxford à l'arrière-plan). Le Yale ressemble beaucoup au Harvard, sa principale différence étant un train d'atterrissage fixe au lieu d'un train escamotable comme celui du **Harvard**. Commandé en grand nombre par la France, 119 d'entre eux sont acheminés à l'ARC après la chute de la France. Puisque les instruments des Yale sont marqués en français et étalonnés en fonction du système métrique, des tableaux de conversion doivent être fixés sur chacun d'eux. Parmi d'autres inconvénients de cette conception, mentionnons les suivants : les commandes du moteur et de l'hélice agissent dans le sens contraire de la norme, le moteur doit être démarré à la main puisqu'il n'y a pas de démarreur électrique, et l'avion est chroniquement sousmotorisé. Les équipages font souvent remarquer, du coin des lèvres, qu'au moins, ils ne risquent pas d'être embarrassés par un atterrissage sur le ventre, puisque le train d'atterrissage est fixe.

L'ARC (A.A Canadienne.) possède 119 Yale entre le 23 août 1940 et le 25 septembre 1946. Le **montage du Yale au Canada** est attribué sous licence à Norduyn, qui produit également le Harvard et le Norseman. Les mécaniciens qui procèdent au montage du Yale suivent la progression de chaque appareil à chaque étape, à tel point qu'ils ont l'impression de faire partie de l'avion quand il part, puisqu'ils ont tout fait, sauf le piloter.

L'avion d'entraînement avancé T-6 était l'un des avions le plus largement répandu dans l'histoire et était connu comme "le fabricant de pilote" en raison de son rôle important de préparation des pilotes pour le combat. Dérivé du prototype North American Na-16, monoplan à voilure basse et basé sur l'appareil de combat basique BC-1, presque **15.500 Texans ont été construits entre 1938 et 1945**.

La production du North American T-6 Texan a coïncidé avec l'expansion de la guerre aérienne et l'engagement des Etats-Unis. En 1940, les heures de vols exigées pour des pilotes de combat gagnant leurs ailes avaient été diminuées jusqu'à 200 heures pendant une période de formation raccourcie de sept mois, dont 75 heures sur l'AT-6. Les différentes versions à l'USAAF furent l'AT-6A (1.847 exemplaires) avec de réservoirs de carburant améliorés, l'AT-6D (4.388 ex.) et At-6F (956 ex.) avec une armature en alliage renforcé et plus léger. La marine américaine a également utilisé cet l'avion intensivement, sous la désignation SNJ.

L'USAAF a obtenu plus de 10.000 AT-6 mais plus de 30 nations alliées l'ont également utilisés. De nombreux pilotes de Spitfire et de Hurricane participant à la bataille d'Angleterre se sont exercés au Canada sur des Harvards, la dénomination britannique de l'AT-6. Pour être conforme aux lois de neutralité, les Harvards étaient construit aux Etats-Unis puis conduits jusqu'à la frontière et poussés en territoire canadien. Alors que la conception du Harvard Mk I (plus de 5.000 ex.) était modelée sur le BC-1, le Mk II avait les améliorations des modèles AT-6. Pendant 1944, la

conception d'At-6D a été adoptée par le RAF et a appelé Harvard Mk III. **En 1948**, le Texan fut réellement redésigné T-6 car les désignations d'avion AT, BT et PT avaient été abandonnées. Pour satisfaire un besoin d'appui rapproché des forces terrestres dans le conflit coréen, les T-6G ayant une capacité accrue en carburant et une disposition d'habitacle amélioré, ont été utilisés pour des "mosquito missions" repèrant les troupes ennemies et les marquant avec des flumigènes pour l'attaque par des chasseur-bombardiers. Bien que les USA aient retiré le T-6 du service actif vers la fin des années 50, plusieurs nations, comme le Brésil, la Chine, et le Venezuela, ont utilisé "the pilot maker" en tant qu'entraîneur de base dans les années 70. Aujourd'hui, plus de 350 T-6 Texans restent en état de navigabilité.

Etats-Unis BT-14 'Yale' Etats-Unis

Type: entraînement-Nationalité: Etats-Unis

L'expérimentation sur le BT-9D ouvrit la voie vers un modèle amélioré du Yale (NA-58) faisant un plus grand usage du métal et avec une aile redessinée. Son moteur était également changé.

230 avions d'un modèle similaire (NA-64) avaient été commandé par la France mais seule une partie (111) put être livrés avant l'armistice. Le reste fut livré à la Grande Bretagne qui les rétrocéda au Canada, où on les rebaptisa "Yale I".

BT-14 'Yale'
Type: entraînement
Naonalité: Etats-Unis
L'expérimentation sur le BT-9D ouvrit la voie vers un modèle amélioré du Yale (NA-58) faisant un plus grand usage du métal et avec une aile redessinée. Son moteur était également changé.
230 avions d'un modèle similaire (NA-64) avaient été commandé par la France mais seule une partie (111) put être livrés avant l'armistice. Le reste fut livré à la Grande Bretagne qui les rétrocéda au Canada, où on les rebaptisa "Yale I".
Propulsion
Puissance totale: 450 CV
Vitesse maximum: 274 km/h
Plafond utile: 5 310 mètres
Autonomie: 1 180 km
1 moteur Pratt & Whitney R-985-25 'Wasp Junior' (450 CV)
ProductionQuantité: 481 exemplaires
Type: entraînement
Nationalité: Etats-Unis
Première génération du prolifique avion d'entraînement de la firme North American. Le prototype NA-16 vole en 1935 et il garde un train d'atterrissage fixe. La première version, le BT-9, est également la plus construite. Elle est abondament exportée et construite sous licence à l'étranger (parmi les constructeurs étranger, le japonais Mitsubishi). Le modèle BT-14 qui en dérive sera egalement construit à

plusieurs centaines d'exemplaires et exportés. La production s'étaient reporté vers le Texan et ses dérivés, équipé d'un train retracatable, avant le début de la guerre.

BT-10 'Yale' BT-9 BT-14 NA-22
Autre désignation : BT-14 Yale - YALE I - NA -58 - NA-64

Repas de Noël

Le samedi 13décembre les membres du MAPICA, se sont réunis pour le traditionnel repas de fin d'année. Nous avions choisi le restaurant de l"hôtel IBIS à Pornichet. Un agréable moment de convivialité avec nos épouses, une soirée au cours de laquelle les échanges les plus divers ont été exprimés et notamment l"évocation des anciens qui ont marqué l'association. La discussion autour les projets en cours a prolongé la soirée, l"ambiance très chaleureuse a permis à chacun de nouer des liens entre anciens et nouveaux arrivants pour le plus grand intérêt de l"association.

Recherchons bénévoles

Le MAPICA cherche , sans cesse, à attirer parmi ses membres , des bonnes volontés, quelque soit leur profession ou leur savoir faire. En effet les contraintes administratives nous obligent à monter plus fréquemment des dossiers , à mieux nous organiser dans le classement de nos pièces.

Les nouveaux bénévoles, dont nous ne demandons pas 100% de leur temps, ni même 50%, se verront attribuer les tâches en fonction de leur savoir-faire ou de leur souhait en rapport avec nos activités.Venez nous rejoindre.

Où en sont nos avions ?

Nous laisserons à Terry le soin d'expliquer les problèmes que nous rencontrons avec la mise au point du Morane Saulnier MS 317.

Le BLERIOT XI.

L'original.

Le 1er Novembre dernier, avait lieu à TOURY (Eure et Loir) la commémoration du premier vol ville à ville et retour réalisé il a juste un
siècle par Louis Blériot à bord de son Blériot VIII Ter.Cette cérémonie organisée par notre Ami Alain THOMAS, s'est bien déroulée
malgré une météo très capricieuse. Pour cette fête, Louis et Jean Daniel ont emporté le Blériot XI N° 225.

Bien exposé à l'abri et au chaud, tandis que le Moteur ANZANI du GPPA, à l'extérieur entre deux averses, faisait entendre sa voix.

L'aéroplane présenté non entoilé a permis à un grand nombre de visiteurs de voir comment était conçu et réalisé une telle machine, mettant en évidence le génie de Louis Blériot.

La réplique.

Paul a terminé les deux parties de la gouverne de profondeur mettant ainsi un point final à la menuiserie. Jean Caillard fait les dernières mesures pour le premier montage à blanc de toute la machine. Jean Daniel continue d'usiner les diverses pièces métalliques.

Robert LEFRANCOIS et Michel CHAUVEL de leur côté ont réparé toute la tôlerie située sous le fuselage de l'original mais également construit cette même tôlerie pour la réplique, du beau travail.

Alain THOMAS, lui aussi construit un Blériot XI, séduit par la qualité de l'ouvrage, a passé commande à Robert et à Michel ..... Si cela continue
nous allons construire des Blériot XI en série....

Nous souhaitons avoir procédé à la mise en croix au printemps et pouvoir faire l'entoilage le plus tôt possible.

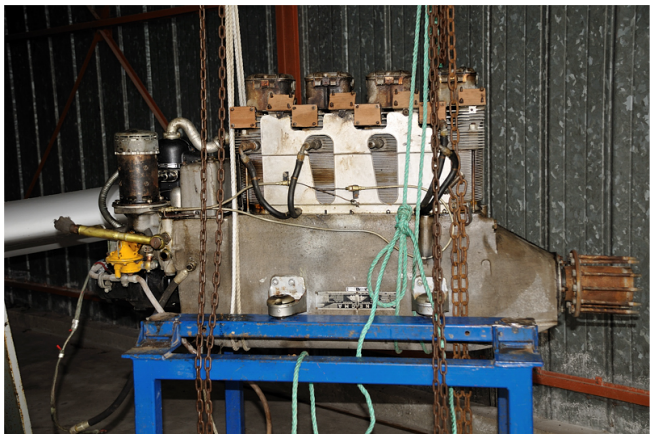
Le JODEL D 112

Une nouvelle fois il nous faut attendre, le délai de livraison des harnais d'allumage étant de 8 semaines. Si tout va bien, en janvier nous devrions effectuer la mise au point du moteur. Et après ....la mise en vol ?

Jean-Raymond et Christian ne sont pas au chômage technique ils ont rejoint :Jacques, André, Guy, Jean François, Jean-Claude et Terry pour la
construction de l'atelier menuiserie.

Le SNCAN Nord 1203 Norécrin.

Pierre FOSSE a ouvert la boîte ! Il a commencé par construire un bâti moteur pour la restauration du moteur RÉGNIER 4 LOOS. Terry de son côté a mené une chasse importante pour trouver toute la documentation du N 1203, il l'a trouvée avec l'aide précieuse du propriétaire Arnaud GRAVIER.



Maintenant avec les plans communiqués par le GPPA et la documentation trouvé par Terry nous pouvons commencer le travail. Reste que pour le moteur nous ne trouvons pas le manuel d'entretien sans lequel aucun démontage de dernier ne peut être entrepris. Nous ne désespérons pas trouver cet ouvrage.

Pierre organise le chantier "cellule" en faisant du rangement et du classement.

Des étagères ont été apportées, elles sont destinées à recevoir les pièces répertoriées et classée.

Le NA 64 Yale

Les Amis de J.M.S. ne restent pas inactifs, après là aussi avoir trié, classé, identifié les divers éléments de l'avion, ils ont commencé la restauration proprement dite.

Rappelons ici que la mission de J.M.S est de restaurer la structure du Yale, l'assemblage final et le montage des équipements seront effectués par le MAPICA.

La structure de la machine se présente ainsi: le fuselage en deux parties, les ailes en trois parties.

Les deux ensembles du fuselage sont la partie avant construite en tubes acier soudés et la partie arrière construite en aluminium.

Les ailes en trois ensembles: l'aile droite, le tronçon centrale, l'aile gauche le tout en aluminium.

Le tronçon central reçoit les deux ailes mais également le fuselage. C'est à première vue le plus malade, c'est donc tout naturellement vers lui, en priorité, que se sont portés les soins de J.M.S.

La corrosion a fait son oeuvre destructrice et il a été nécessaire d'ouvrir le bord d'attaque pour pouvoir procéder à la dépose d'une nervure
complètement rongée et à son remplacement par une neuve, reconstruite par les chaudronniers de l'Équipe. Début décembre, le GSAC en la personne de Loïc BUFFET

est passé voir le chantier. La solution réparation proposée a été acceptée, il reviendra voir le tronçon une fois travail terminé, juste avant
que le bord d'attaque soit refermé.
Raymond suit le chantier et il fait la liaison entre l'administration, le propriétaire et le MA.
Terry de son côté mène les recherches pour trouver la documentation de l'avion, c'est beaucoup plus dur que pour le Norécrin, heureusement la langue maternelle de Terry, nous permet de contacter les USA sans aucun problème de traduction.

Le Bae 120 BULLDOG
Vers le mois d'avril il y aura une GV à faire avec vraisemblablement une intervention sur un cylindre. Il a moins volé cette année, la disponibilité des uns et le prix de l'essence ont influencé le nombre d'heure de vol.

Le GARDAN GY 80 Horizon.
En attente, mais lui aussi doit subir une GV, au mois de mars un stagiaire viendra au MAPICA pour une durée d'un mois. Ce sera pour lui l'occasion de se trouver dans la situation d'un mécanicien d'aviation : un avion avec un programme d'entretien précis, liste de travaux qu'il doit exécuter en y apportant tout le soin que demande la mécanique aéronautique. Il sera encadré par Jean-Daniel, Yvon et Raymond.

Le PIPER
Jacques et André ont mis tout leur temps à la construction du nouvel atelier, ce qui a eu pour effet de laisser la restauration du Piper de côté.
Nous avons acheté aux USA l'ensemble des capotages moteur. Une fois libérés de cet construction, ils reprendrons la restauration de l'avion.

Le SNCAN Nord 1101 RAMIER
Nous touchons là un un problème cruciale, le manque de bras ! En 2008 nous avons fait retourner le moteur mais malgrès les efforts de Jean-Daniel, les fuites hydrauliques n'ont pas été réparées de façon satisfaisante. De plus une peinture générale ne serait pas du luxe.

Le CAUDRON C 275 LUCIOLE.
Son état demande maintenant un démontage complet de l'avion pour effectuer non seulement une GV mais également un nouvel entoilage.
Même remarque que pour le N 1101 : le manque de bras !

Le SIPA 901
Nous avons déposé un dossier auprès de la Commition du Patrimoine afin de trouver un sponsor. Notre dossier a été retenu, il sera donc proposé à un éventuel sponsor, acceptera-t-il ?
Si, comme nous l'espérons vivement nous trouvons le financement, dés que l'équipe du D 112 aura terminé son avion, les travaux sur le SIPA
commencerons. Bref : "si pas de sponsor ce sera beaucoup plus compliqué et plus long. Notre marge d'autofinancement est faible."

Ce qu'il faut savoir :

Pour les avions qui nous sont confiés par les propriétaires, ces derniers financent la restauration. Pour les autres avions, ce sont les finances du MAPICA qui assurent le paiement de toutes les dépenses. Nous ne pouvons vivre qu'avec les subventions, il ne faut jamais oublier que le trésorier doit répartir les sommes entre tous les chapitres du fonctionnement de l'association comme: les assurances, le téléphone, l'EDF, l'achat d'outillage, le GSAC, les diverses taxes, etc.

Pour calculer le prix de l'heure de vol, sont additionnés: l'assurance, le GSAC, l'essence, l'entretien de la machine et si possible une petite marge bénéficiaire.
Plus il y aura d'heures de d'effectuées plus vite la somme engagée sera amortie. Mais ! Nous ne sommes pas un aéroclub et nous ne pouvons pas bénéficier de vols de type baptêmes de l'air, certains de nos avions sont classés "aéronefs de collection " ce qui nous interdit l'emport de passagers extérieurs à l'association. Nous ne sommes que peu de pilotes, aucun milliardaire dans le groupe, chacun va voler en fonction de son modeste budget. Ce qui impose de ne jamais avoir la totalité des aéronefs du MAPICA en vol ensemble. Avec un avion, il y a de fortes chances pour que nous puissions couvrir ces dépenses, avec deux c'est déjà plus dur mais envisageable, à trois c'est suicidaire.
Pour mettre en valeur le travail de tous, nous faire plaisir et maintenir l'intérêt des visiteurs, la solution la moins mauvaise est de
faire voler les uns après les autres les différents types d'aéronefs. Nous sommes une UEA, cela nous permet d'avoir une durée de validité du certificat de navigabilité de trois ans. Passé ce délai, l'avion qui a le moins volé est arrêté et remplacé par un autre. Mais il est évident que si en cours d'année, un avion ne vole pas assez, il ne sera pas maintenu en vol.La mission du Bureau du MAPICA est de tenir le cap mais ce cap ne peut être tenu qu'en vol à vue. La décision de dire non est dure à prendre et fait peut être grimacer mais cela évite un crash.

Raymond Delaunay

Le MORANE ?? un jour ?..

Mais oui ! je sais ! « Quand tu auras terminé 85% de la restauration, il ne te restera que 85% à faire » ! !
Je n'y croyais pas ???.. mais maintenant ??.. !

Tout allait si bien au mois de juin 2008, on décide d'investir dans six mois d'assurance.
Arrive le mois d'août et quelques soucis d'allumage commencent à se sentir. A chaque démarrage du moteur, que je sois aux commandes ou bien sur le parking, j'entendais les gens me dire « Ca ne tourne pas rond, il y a des ratés »
Je n'entendais pas ces « ratés » ?. forte chance que je ne voulais pas les entendre.
Nous avons estimé avoir fait tourner le moteur environ deux heures, voir peut-être trois au grand maximum.
Un échantillon d'huile est envoyé au labo pour analyse. Le résultat est inquiétant, de la limaille d'acier, un peu d'eau.
Leur présence est tout à fait normale quand on considère que nous avons complètement refait le moteur, plus le fait qu'il était stocké dans notre hangar - l'air marin de la Baie de La Baule y est pour quelque chose.
Nous décidons une campagne de vérification, cinq heures d'essais moteur au sol, puis un deuxième échantillon pour analyse.

Nous avions fait à peu près trois heures quand ces maudits « ratés » commencent de plus belles. C'est ici que je mentionne Jean-Daniel Brizemur - JDB - et Yvon Connan - YC - des génies de l'étincelle.
JDB démonte les magnétos, il les remonte, un peu d'amélioration, mais on remarque la difficulté de démarrage avec les « retours d'hélice », YC n'est pas sûr que le vibreur fonctionne correctement.
Démontage - et voilà ! le vibreur n'a jamais fonctionné.
Re-câblage du vibreur par YC, deuxième contrôle des magnétos par JDB plus l'ajout d'un mécanisme de retard pour faciliter le démarrage - plus de « coups en arrière du moteur de démarrage »
Une essai moteur au sol juste avant Noël, et ???. ce n'est pas encore ça ! On entend le vibreur une fois ???. mais il y a encore des « retours d'hélice » est-ce que le mécanisme a bien fonctionné ?

Nous avons aussi des « ratés » sur la magnéto N° 1 ! on a l'impression que tout d'un coup il y a trois cylindres qui « manquent à l'appel »
Mes sentiments personnels ? La frustration ! Tailler un morceau de bois, former un bout d'aluminium, assembler une vingtaine de nervures, organiser le lardage - c'est moi, ça !
Mais l'allumage et la complexité du circuit d?allumage à haute tension .? je suis désolé, ce n?est pas mon truc, Yvon et Jean-Daniel montrent une patience extraordinaire pour me rassurer - et **rassuré je suis - mais Oh ! la frustration !**
Mais, on ne désespère pas, nous avons JDB et YC !
Ils vont trouver la solution !
Un premier pas avancé par JDB, on interpose les magnétos, 1 à la place du 2 et 2 à la place du 1.
Début janvier 2009 ????.. affaire à suivre.
Terry

Le 17 août dernier le pilote d'essais Pierre " Tito" MAULANDI est décédé.
En 1954, sur la plage de La Baule à la hauteur de l'hôtel Christina, il avait posé et décollé le prototype du chasseur à réaction SNCASE SE 5003 Baroudeur. Après une carrière très bien remplie , 5000 heures sur 68 types d'avions et 3000 heures sur 13 types d'hélicoptères, en 1973 il avait pris sa retraite.

Marcel DUPAU nous a quitté.

Le 18 décembre 2008 notre ami Marcel DUPAU nous a quitté. Menuisier de profession il avait les avions pour passion. **Marcel a construit une douzaine d'avions**. Sa grande connaissance du bois et son esprit inventif l'ont amené à inventer ses avions. Il pouvait imager, construire et faire voler ses réalisations. Même si ses dernières réalisations nous ont souvent fait peur, à nous les " classiques " **nous ne pouvons que lui témoigner un profond respect**, aucun de nous peut en faire autant.
Jamais Marcel ne nous a refusé le moindre coup de main et lorsque nous devions choisir un bois pour l'une de nos restaurations son avis nous permettait d'acquérir le meilleur choix.
Nous pensons que là où il est aujourd'hui il doit encore rire à voir nos têtes lorsque pour le Blériot XI il repoussa le frêne choisi en nous apprenant qu'il y avait du frêne mâle et du frêne femelle et que seul le frêne mâle convenait en aviation.
Merci Marcel de ton aide, toi tu ne t'es pas moqué de Jean, Terry et Raymond lorsqu'ils ont ramené l'épave du Luciole. Non, tu les as prévenu honnêtement de la grande difficulté de la tâche et tu as tout fait pour les aider afin que cet avion revole.
Ton souvenir n'est pas prêt de quitter le MAPICA.
A ses enfants et à sa famille nous adressons nos sincères condoléences.

Bleu Ciel Magazine
La revue du patrimoine aéronautique

Le N° 3 est disponible :
Au sommaire:
La saga des MS-500 à 505 (suite)
Pionniers : Louis-Pierre Mouillard, Alfred Groos et le premier aérodrome de Bretagne.
Des ailes pour l'Aviation Populaire: le Potez 60 (1).
L'Avia 40p, etc.
Une revue de passionnés **pour** les passionnés.
En vente au numéro : 13,00 € + port 3,00 €
ou par abonnement 4 numéros : 42,00 € (franco de port) auprès de :
Bleu Ciel Editions
Espace Aff'Air,
Angers Loire Aéroport 49140 Marcé
e-mail: presses.du.loir@orange.fr

NOUVEAUTÉS

Le planeur SA-103-SA-104
Emouchet
et ses dérivés
Le nouvel ouvrage de Christian Ravel dans la collection du Musée Régional de l'Air d'Angers.
35,00 € + port

Le moteur ANZANI et la traversée de la Manche
par Jacques Boisnard
L'histoire de la restauration d'un moteur presque centenaire par les mécaniciens du GPPA et du MAPICA. Technique et historique bref, passionnant.
15,00 € + port.

Notre catalogue général est disponible au MAPICA